COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 6.6.2012
COM(2012) 178 final2012/0089 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată de Uniunea Europeană în cadrul comitetelor relevante ale Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite cu privire la proiectele de regulamente privind sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și sistemele avansate de frânare de urgență

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

La nivel internațional, Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) elaborează cerințe armonizate, menite să înlăture barierele tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante la Acordul revizuit din 1958 și să se asigure că aceste vehicule oferă un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului.

CEE-ONU a finalizat recent un proiect de regulament privind dispozițiile uniforme cu privire la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație[1] (LDWS) și un proiect de regulament privind dispozițiile uniforme cu privire la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele avansate de frânare de urgență[2] (AEBS). Obiectivul acestor proiecte de regulamente este de a stabili un nivel ridicat de siguranță pentru autovehiculele echipate cu LDWS și AEBS și proceduri uniforme de încercare pentru omologarea de tip a vehiculelor respective.

La nivelul UE, Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor[3] impune, la articolul 10 și în măsurile de punere în aplicare, instalarea dispozitivelor LDWS și AEBS pe anumite autovehicule din categoriile M_2, N_2, M_3 și N_3.

Prezenta propunere vizează definirea poziției Uniunii cu privire la cele două proiecte de regulamente CEE-ONU privind LDWS și AEBS și, în consecință, să ofere Uniunii, reprezentată de Comisie, posibilitatea de a vota în favoarea acestor proiecte. Prin urmare, propunerea va permite ca proiectele de regulamente CEE-ONU privind LDWS și AEBS să fie încorporate în sistemul Uniunii de omologare de tip pentru autovehicule.

• Contextul general

Regulamentul (CE) nr. 661/2009 a stabilit cerințe de bază pentru omologarea de tip a autovehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 în ceea ce privește instalarea LDWS. De asemenea, regulamentul menționat a stabilit cerințe de bază pentru omologarea de tip a autovehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 în ceea ce privește instalarea AEBS. A fost necesară stabilirea de proceduri, încercări și cerințe specifice pentru asemenea omologări de tip la nivelul UE. Prin urmare, Comisia a adoptat în 2012 două regulamente ale Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009, cu privire la LDWS și, respectiv, AEBS[4] ale căror dispoziții tehnice se bazează în mare parte pe proiectele corespunzătoare de regulamente ale CEE-ONU.

---

1 Documentele CEE-ONU ECE/TRANS/WP.29/2011/78, ECE/TRANS/WP.29/2011/89 și ECE/TRANS/WP.29/2011/91.

2 Documentele CEE-ONU ECE/TRANS/WP.29/2011/92, ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1, ECE/TRANS/WP.29/2011/93 și ECE TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1

3 JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

4 JO L 110, 24.4.2012, p.18 și JO L 109, 21.4.2012, p.1.

Prin urmare, în prezent se preconizează că Uniunea va vota în favoarea celor două proiecte de regulamente ale CEE-ONU privind LDWS și AEBS pentru a dispune de cerințe comune armonizate la nivel internațional care vor facilita comerțul internațional. Acest lucru va oferi posibilitatea întreprinderilor europene de a urma un set de cerințe recunoscute la nivel mondial, și anume în țările părți contractante la Acordul revizuit din 1958 al CEE-ONU.

- **Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii**

Regulamentul (CE) nr. 661/2009 cuprinde cerințe pentru omologarea de tip a autovehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 în ceea ce privește instalarea LDWS și AEBS. În plus, Comisia a adoptat în 2012 două regulamente ale Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 privind LDWS și, respectiv, AEBS.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Propunerea este în conformitate cu obiectivele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor și, prin urmare, este în concordanță cu obiectivul UE de a asigura un nivel ridicat de siguranță rutieră și securitate în muncă.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

În cadrul elaborării propunerii, Comisia Europeană a consultat părțile interesate. A avut loc o consultare generală cu privire la abordarea preconizată privind LDWS și AEBS în cadrul CARS 21, care a întrunit statele membre, producătorii (reprezentanți la nivel național și european și întreprinderi individuale), producătorii de componente, organizațiile de transport și reprezentanții utilizatorilor. Abordarea propusă cu privire la LDWS și AEBS a fost, de asemenea, discutată în cadrul Comitetului tehnic – autovehicule cu ocazia votului asupra celor două regulamente ale Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 privind LDWS și, respectiv, AEBS.

- **Evaluarea impactului**

Comisia Europeană a solicitat efectuarea unei evaluări a impactului pentru Regulamentul (CE) nr. 661/2009, care a cuprins LDWS și AEBS.

În plus, un studiu cost-beneficii a fost realizat în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 care a studiat fezabilitatea scutirii anumitor vehicule sau clase de vehicule de la cerințele de instalare a LDWS și AEBS.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Rezumatul acțiunii propuse**

Propunerea va permite Uniunii, reprezentată de Comisie, să voteze în favoarea acestor proiecte de regulamente ale CEE-ONU privind LDWS și AEBS.

- **Temei juridic**

Pentru adaptarea la prevederile specifice ale Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, temeiurile juridice utilizate anterior, menționate în considerentul 1, au fost înlocuite cu o trimitere directă la articolul 218 alineatul (9), fiind necesară modificarea procesului de pregătire a reuniunilor WP29 și având ca rezultat modificarea formei juridice, și anume o decizie a Consiliului în loc de o decizie a Comisiei, cea din urmă fiind forma utilizată în procesul de pregătire în ultimii 14 ani.

- **Principiul subsidiarității**

Cerințele privind LDWS și AEBS sunt deja armonizate la nivelul UE. Votul în favoarea instrumentelor internaționale, cum ar fi proiectele de regulamente CEE-ONU, și încorporarea lor în sistemul Uniunii pentru omologarea de tip a autovehiculelor se poate realiza numai de către Uniune. Prin aceasta se previne nu numai fragmentarea pieței interne, ci se asigură, de asemenea, standarde uniforme în materie de sănătate și de siguranță în întreaga UE. Sunt oferite, de asemenea, avantaje ale economiilor de scară: se pot realiza produse pentru ansamblul pieței europene și chiar pentru piața internațională, în loc ca acestea să fie adaptate pentru a obține omologarea de tip națională din fiecare stat membru în parte.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind garantarea unei bune funcționări a pieței interne și, în același timp, oferă un nivel ridicat de protecție și siguranță publică.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumentul propus: decizie a Consiliului.

Utilizarea unei decizii a Consiliului se consideră a fi adecvată, fiind în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

- **Spațiul Economic European**

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și ar trebui, prin urmare, extins la acesta.

2012/0089 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată de Uniunea Europeană în cadrul comitetelor relevante ale Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite cu privire la proiectele de regulamente privind sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și sistemele avansate de frânare de urgență

(Text cu relevanță pentru SEE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114, coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Prin Decizia Consiliului 97/836/CE[5], Uniunea Europeană a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite („CEE-ONU") privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958").

(2) Cerințele armonizate din proiectul de regulament al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind dispozițiile uniforme cu privire la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (LDWS)[6] și proiectul de regulament al CEE-ONU privind dispozițiile uniforme cu privire la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS)[7] vizează să înlăture barierele tehnice din

---

5 JO L 346, 17.12.1997, p. 78.

6 Documentele CEE-ONU ECE/TRANS/WP.29/2011/78, ECE/TRANS/WP.29/2011/89 și ECE/TRANS/WP.29/2011/91.

7 Documentele CEE-ONU ECE/TRANS/WP.29/2011/92, ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1, ECE/TRANS/WP.29/2011/93 și ECE TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1

calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante la Acordul revizuit din 1958 și să se asigure că aceste vehicule oferă un nivel ridicat de siguranță și protecție.

(3) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate[8] impune instalarea de sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și de sisteme avansate de frânare de urgență pe anumite autovehicule din categoriile M_2, N_2, M_3 și N_3.

(4) Este necesară stabilirea poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul comitetului administrativ al Acordului revizuit din 1958 cu privire la adoptarea proiectelor de regulamente CEE-ONU menționate mai sus.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată de Uniunea Europeană în cadrul comitetului administrativ al Acordului revizuit din 1958 cu privire la adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații este de a vota în favoarea proiectului de regulament CEE-ONU privind dispozițiile uniforme cu privire la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, astfel cum figurează în documentele ECE/TRANS/WP.29/2011/78, ECE/TRANS/WP.29/2011/89 și ECE/TRANS/WP.29/2011/91.

Articolul 2

Poziția care urmează să fie adoptată de Uniunea Europeană în cadrul comitetului administrativ al Acordului revizuit din 1958 cu privire la adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații este de a vota în favoarea proiectului de regulament CEE-ONU privind dispozițiile uniforme cu privire la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele avansate de frânare de urgență, astfel cum figurează în documentele ECE/TRANS/WP.29/2011/92, ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1, ECE/TRANS/WP.29/2011/93 și ECE/TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1.

[8] JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu,
Președintele